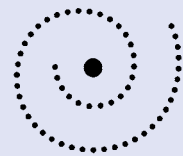


Merenkurkun maankohoamissaaristo hyväksyttiin heinäkuussa 2006 Unescon maailman luonnonperintöluetteloon. Merenkurkun saaristo ja rannikko ovat erinomainen esimerkki siitä, miten maankohoaminen muovaa maisemaa. Koko Pohjanmaan rannikko on pääpiirteissään hyvin matalaa ja loivaa, minkä lisäksi rannat mataloituvat entisestään maankohoamisen vaikutuksesta. Maankohoamisen vaikutuksia ovat myös matalien lahtien umpeenkasvu sekä rantaviivan siirtyminen uuden vesijättömaan syntymisen myötä.

Rantojen pitkään jatkunut rakentaminen on vaikuttanut monin tavoin maisemaan. Tässä tarkastelussa käsiteltäviä rantarakentamisen keskeisimpiä muotoja ovat rantojen pientalorakentaminen ja pienvenesatamat, jotka liittyvät läheisesti toisiinsa. Matala rannikko, maankohoaminen ja rantarakentaminen yhdessä tuottavat jatkuvan tarpeen rannan muokkaukselle ja ruoppauksille. Myös rantarakentamisen lisääntyminen kasvattaa osaltaan paineita rannan käytölle. Ruoppaaminen aiheuttaa ympäristöhaittoja, kuten vesien samentumista ja rehevöitymistä sekä maisemallisia haittoja. Maankohoamisrannikon maiseman ja luonnon säilymisen kannalta on olennaista, että virkistyskäytön ja veneilyn tarpeet voidaan tyydyttää ympäristöä mahdollisimman vähän muuttaen.

Raporttiin on koottu tiedot rannikon pienvenesatamien kartoituksesta sekä maisemalliseen tarkasteluun perustuvia esimerkkejä erilaisten venesatamien suunnittelusta. Selvityksen tarkastelualue ulottuu Kristiinankaupungista Kokkolaan. Kartoitus on toteutettu kesällä 2006. Pienvenesatamien kartoitus on kuitenkin toistaiseksi vaillinainen ja työtä täytyy jatkaa edelleen.

Raportin tavoite on antaa yleispiirteinen kuva Länsi-Suomen ympäristökeskuksen rannikkoalueen maankäytöstä nyt ja lähitulevaisuudessa, sekä esittää havainnollisesti pienvenesatamien yleisiä suunnitteluperiaatteita. Selvitystä voidaan hyödyntää rantaluokkien suunnittelussa ja rakentamisessa.



LÄNSI-SUOMEN  
YMPÄRISTÖKESKUS  
VÄSTRA FINLANDS  
MILJÖCENTRAL

ISBN 952-978-952-11-2631-4 (nid.)

ISBN 952-978-952-11-2632-1 (PDF)

ISSN 1796-1912 (pain.)

ISSN 1796-1920 (verkkokj.)

LÄNSI-SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUKSEN  
RAPORTTEJA 3 | 2007

## Rannikon pienvenesatamien kartoitus ja maisemallinen tarkastelu

Veera Hakala



Länsi-Suomen ympäristökeskus



# Rannikon pienvenesatamien kartoitus ja maisemallinen tarkastelu

**Veera Hakala**

Vaasa 2007

LÄNSI-SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUS



LÄNSI-SUOMEN  
YMPÄRISTÖKESKUS  
VÄSTRA FINLANDS  
MILJÖCENTRAL

LÄNSI-SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUKSEN RAPORTTEJA 3 | 2007  
Länsi-Suomen ympäristökeskus

Taitto: Veera Hakala  
Kansikuva: Veera Hakala  
Sisäsivujen kuvat: Veera Hakala

Julkaisu on saatavana myös internetissä:  
[www.ymparisto.fi/lసు/julkaisut](http://www.ymparisto.fi/lసు/julkaisut)

Painopaikka Oy, Vaasa 2007-04-15  
ISBN 952-978-952-11-2631-4 (nid.)  
ISBN 952-978-952-11-2632-1 (PDF)  
ISSN 1796-1912 (pain.)  
ISSN 1796-1920 (verkkoj.)

## ESIPUHE

Merenkurkun kivinen maankohoamissaaristo on ainutlaatuinen – jääkauden muokkaama, jatkuvasti muuttuva maisema. Matka kohti maailmanperintöä on ollut pitkä. Jo 1997 alkoi työ maailmanperintöajatuksen juurruttamiseksi paikallisen väestön keskuuteen. Samalla alettiin kerätä tieteellistä aineistoa, jonka tavoitteena oli osoittaa Merenkurkku maailmanperintöluettelon arvoiseksi. Merenkurkun saaristo hyväksyttiin Unescon maailman luonnonperintöluetteloon heinäkuussa 2006. Alue on Suomen ensimmäinen luonnonperintökohde.

Merenkurkun luonto on erikoinen, mutta erityisesti alueen geomorfologia eli moreeniharjanteet ovat ainutlaatuisia. Merenkurkun alava saaristo ja Ruotsin jyrkkä Höga Kusten muodostavat yhdessä täydellisen esimerkin siitä, miten maankohoaminen muovaa maisemaa ja vaikuttaa biologisiin prosesseihin.

Rantojen pitkään jatkunut rakentaminen on vaikuttanut monin tavoin maisemaan. Merkittävä osa rakentamisesta on tapahtunut ennen rantayleiskaavoitusta. Tällä hetkellä lähes koko merenrannikko on yleiskaavoitettu.

Rantarakentaminen pitää sisällään rakennusten, piha-alueiden, teiden, uimarantojen, laitureiden ja venevalkamien sekä veneväylien rakentamisen. Suunnitelmallinen rakentaminen, jossa maasto-, maisema- ja luonto-olosuhteet huomioidaan, soveltuu maisemaan. Rantayleiskaava yleensä turvaa maisemanäkökohtien huomioimisen, mutta vesialueiden rakentaminen kuten ruoppaus, veneväylät ja venevalkamat eivät juuri ole olleet kaavoituksen kohteena.

Maiseman säilymisen kannalta on olennaista, että veneilyn tarpeet voidaan tyydyttää luontoa ja maisemaa mahdollisimman vähän muuttaen. Tehokas keino on osoittaa veneilijöille yhteisiä pienvenesatamia edullisille paikoille. Tässä selvityksessä käydään havainnollisesti läpi pienvenesatamien tilannetta ja tarvetta merenrannikolla sekä käsitellään pienvenesatamien yleisiä suunnitteluperiaatteita.

Kun vastaavan laajuista selvitystä pienvenesatamista alueella ei ole aiemmin tehty, voi selvitystä hyödyntää ranta-alueiden suunnittelussa ja rakentamisessa.

Vaasassa 15.3.2007

Matti Rantala

Alueidenkäytön ryhmän päällikkö

## SISÄLLYS

<b>1 Taustaa .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Työn tavoitteet ja lähtökohdat .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Tarkastelualue .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Pienvenesatamakartoituksen toteutus .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Pienvenesatamien kartoitus ympäristöhallinnon</b>	
<b>Vesistötyöt-tietojärjestelmään .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2 Pienvenesatamakartoituksen tiedot Vestyssä .....</b>	<b>7</b>
<b>3.3 Kartoituksen lähdemateriaali.....</b>	<b>9</b>
<b>4 Yleisiä suosituksia pienvenesatamien sijoittamisesta ja suunnittelusta</b>	<b>10</b>
<b>5 Esimerkkikohteet.....</b>	<b>12</b>
<b>5.1 Västerö, Störviken .....</b>	<b>13</b>
<b>5.2 Hällnäs .....</b>	<b>16</b>
<b>5.3 Grönvik-Alskat .....</b>	<b>20</b>
<b>5.4 Västanpåsidan.....</b>	<b>23</b>
<b>5.5 Antila-Granskog .....</b>	<b>27</b>
<b>6 Lähteet .....</b>	<b>30</b>
<b>7 Liitteet.....</b>	<b>32</b>
<b>7.1 Satamaluokitus.....</b>	<b>32</b>

# 1 Taustaa

Pohjanmaan rannikko on pääpiirteissään hyvin matalaa ja loivaa, minkä lisäksi maankohoamisen vaikutukset ovat alueella merkittäviä. Maankohoamisen vaikutuksia ovat mm. rantojen mataloituminen ja umpeenkasvu sekä rantaviivan leveneminen uuden vesijättömaan syntymisen myötä. Maankohoamisen aiheuttamat muutokset maisemassa näkyvät mm. siinä, miten vanha rantarakentaminen on nykyään jäänyt kauas rantaviivasta. Maankohoamisilmiön aiheuttaa viimeisen jääkauden aikana Suomen ja Pohjanlahden peittänyt muutaman kilometrin paksuinen mannerjäätikkö, joka painoi maankuoren lommolle. Jäämassan paineen kadottua alkoi maankuori hitaasti kohota ja kohoaa edelleen, kunnes se on palautunut takaisin alkutilaansa.

Matala rannikko ja maankohoaminen yhdessä tuottavat jatkuvan ruoppaustarpeen satama- ja rantautumispaikkojen ylläpitämiseksi käyttökelpoisina. Myös lisääntynyt vapaa-ajan- ja muu rantarakentaminen lisää paineita rannan käytölle, mikä Pohjanmaan alueella vaatii usein luonnontilaisen rantaviivan muokkaamista ja ruoppaustöitä. Ruoppaaminen on oikein toteutettuna hyvä ja kestävä keino muodostaa virkistyskäyttöön ja veneilyyn sopivia ranta-alueita. Toisaalta ruoppaus aiheuttaa ympäristöhaittoja, kuten vesien rehevöitymistä, sekä maisemallisia haittoja. Osa näistä haitoista on vain työnaikaisia ja siis ohimeneviä, ja niihin voidaan vaikuttaa paljon ruoppaustyön oikeanlaisella suunnittelulla ja toteutuksella. Toisaalta myös pienen mittakaavan ruoppaustyöt rasittavat ympäristöä ja monien pienten ruoppaustöiden yhteisvaikutus aiheuttaa merkittävän vesistökuormituksen.

Ruoppaustöitä ei siis pitäisi koskaan lähteä tekemään kevyin perustein eikä ilman työn suunnittelua ja paikan tutkimista etukäteen. Turhaa ruoppaamista tulisi myös välttää. Rantarakentamisen ja siihen liittyvien ruoppaustöiden aiheuttamien ympäristö- ja maisemahaittojen minimoimisessa on maankäytön ja rakentamisen suunnittelu ja ohjaus avainasemassa.



Tyypillistä Pohjanmaan rannikkomaisemaa Röörfladan lahdella Vaasan lähistöllä.

## 2 Työn tavoitteet ja lähtökohdat

Tämän tarkastelun tavoite on kartoittaa Länsi-Suomen ympäristökeskuksen rannikkoalueen rantojen maankäyttöä nyt ja lähitulevaisuudessa sekä esittää joitakin ajatuksia rantarakentamisen ja venesatamien suositeltavasta sijoittelusta maisemaan. Tässä tarkastelussa käsiteltävien rantojen maankäytön tärkeimpiä muotoja ovat rantojen pientalorakentaminen ja pienvenesatamat, jotka liittyvät läheisesti toisiinsa.

Työtehtäväksi oli alun perin muotoiltu Länsi-Suomen ympäristökeskuksen rannikkoalueen pienvenesatamien tarvekartoitus, eli kyseessä olisi nimenomaan tulevaisuudessa maankäytönsuunnittelua palveleva kartoitus. Jotta olisi mahdollista kartoittaa ja arvioida tulevaisuuden maankäytön tarpeita, pitäisi kuitenkin olla olemassa nykytilan kartoitus, jonka pohjalta lähteä työskentelemään. Työn pohjaksi tarvittaisiin koostettuja ja jäsenneltäviä tietoja mm. siitä missä nykyiset pienvenesatamat sijaitsevat, paljonko niitä on, kuinka suuria ne ovat jne.

Työn alussa ei ympäristökeskuksella kuitenkaan ollut minkäänlaista yhtenäistä kartoitusta tai tietokantaa rannikkoalueen pienvenesatamista. Pohjatyönä täytyi siis ensin lähteä kartoittamaan olemassa olevien pienvenesatamien tilanne, jotta voisi arvioida tulevaisuuden tarvetta. Erilaisia tietolähteitä aiheesta löytyi toki monia, kuten rannikkokuntien kaavat, erilaisia historiallisia selvityksiä ja koko Suomen rannikot kattava tärkeimmät käyntisatamat listaava julkaisu. Mutta kaikkien näiden lähteiden tiedot täytyisi pystyä yhdistelemään ja jäsentelemään tarkoituksenmukaiseksi paketiksi, mikä on suuri työ jo itsessään. Aikataulun rajallisuuden takia nykytilanteen kartoitustyö ei ole lainkaan kattava, vaan on lähinnä vain pantu alkuun.

### 2.1 Tarkastelualue

Pienvenesatamien kartoituksen tarkastelualueeksi oli alun perin rajattu Vaasan ja Kristiinankaupungin välinen rannikko. Rajauksen perusteluna oli mm. se, että Vaasan ja Kristiinankaupungin välinen rannikkoalue on lähes kokonaan kaavoitettu rantayleiskaavoilla. Vain Kaskisissa ei vielä ole voimassa olevaa rantayleiskaavaa, mutta toisaalta kunta on pinta-alaltaan niin pieni, että asemakaavoitus kattaa lähes koko kunnan alueen.

Pienvenesatamien kartoituksen tarkastelualue on kuitenkin laajentunut työn edetessä mm. tarjolla olevan pohjatietomateriaalin vaikutuksesta. Tällä hetkellä kartoitusalue ulottuu Kristiinankaupungista Kokkolaan, joten vain Länsi-Suomen ympäristökeskuksen alueen kolme pohjoisinta kuntaa – Himanka, Lohtaja ja Kälviä – ovat jääneet kartoituksen ulkopuolelle. Kartoitustyö on kuitenkin toteutettu vaihtelevalla tarkkuudella rannikon eri osissa eikä se ole miltään osin täysin kattava ja valmis, vaan sitä täytyisi jatkaa.

## 3 Pienvenesatamakartoituksen toteutus

### 3.1 Pienvenesatamien kartoitus ympäristöhallinnon Vesistötyöt-tietojärjestelmään

Länsi-Suomen ympäristökeskuksen rannikkoalueen venesatamien kartoituksen tarkastelualue ja aineisto ovat hyvin laajat. Suuren aineiston hallitsemiseksi löytyy ympäristöhallinnon omista tietojärjestelmistä hyvä työväline, Vesistötyöt-tietojärjestelmä, johon työn aikana kerätyt rannikon venesatamien kartoitustiedot on kerätty ja tallennettu. Vesistötyöt-tietojärjestelmä eli "Vesty" on osa ympäristöhallinnon Hertta-järjestelmää. Hertta-järjestelmään kootaan ympäristöhallinnon keräämää ja tuottamaa tietoa ympäristöstä. Järjestelmässä tiedot venesatamista ovat kaikkien ympäristöhallinnon jäsenten käytettävissä ja myös muokattavissa. Näin ollen tietoja voi korjata ja päivittää sitä mukaa, kun kartoitus edistyy, saadaan uusia tietoja tai maankäyttö venesatamien osalta muuttuu.

Hertta-järjestelmän uusin versio sisältää tietokokonaisuudet mm. vesistöistä, pintavesien tilasta, alueiden käytöstä sekä karttapalvelun. Vesty on tehty avustamaan ympäristöhallinnon toimijoita vesistöjen käyttöön, hoitoon ja valvontaan liittyvissä tehtävissä. Järjestelmässä vesistötyö on yleisnimitys vesistöissä tehdyille toimenpiteille ja rakenteille. Vesistötyö-tietojärjestelmän keskeisinä ominaisuuksia on toimiminen rakenteiden ja toimenpiteiden tietovarastona, tehokkaat ja monipuoliset tiedonhaku ominaisuudet, karttapohjainen käyttöliittymä sekä olemassa olevien tietojen kasaaminen ja yhdistäminen helpommin käytettäväksi.

Järjestelmä on otettu käyttöön 2.11.2005 ja siihen kerätty tieto on vielä suurelta osin tarkastamatta. Vene- ja retkisatamien kohdalla tietojen ilmoitusmuoto on myös vielä kehitysvaiheessa. Tämänkin työn aikana on vene- ja retkisatamakohteiden tietojen esitystä muokattu tarkoituksenmukaisemmaksi.

### 3.2 Pienvenesatamakartoituksen tiedot Vestyssä

Vesty-tietojärjestelmään tallennetut tiedot venesatamista löytyvät Hertta-järjestelmästä 'Vesistötyöt'-otsikon alta valitsemalla kahdesta päätyypistä (alaotsikot) 'Rakenteet ja toimenpiteet'. Rakenteiden ja toimenpiteiden tietojen haussa valitaan rakenteen tyypiksi 'Vene-/retkisatama', jonka alle kaikki venesatamakartoituksen tiedot on tallennettu.

Vesistötyöt-tietojärjestelmään on tällä hetkellä tallennettu yhteensä 241 Vene-/retkisatama -tyyppistä rakennetta, joista 163 on käytössä olevia pienvenesatamia. Lopuista 78 venesatamasta suurimman osan tilan statuksena on 'vain kaavavaraus', mutta joukossa on myös muutama suunnitteilla oleva satama.

Rakenteista on Vesty-tietokantaan tallennettu seuraavat tiedot:

- ID
- Tyyppi (vene-/retkisatama)
- Nimi
- Ympäristö (meri, sisäsaaristo, ulkosaaristo...)
- Merkittävyys tulvan kannalta
- Sijainti, joka haetaan paikkatietokannasta kartalta määritetyn pisteen avulla. Sijainti on määritelty koordinaatein sekä kunnan, karttalehden, vesistöalueen ja vesienhoitoalueen mukaan.
- Tila, joka ilmaisee kohteen käyttöastetta sen 'elinkaaren' eri vaiheissa. Vene- ja retkisatamien kohdalla tilaksi on määritelty 'käytössä', 'suunnitteilla' tai 'vain kaavavaraus'.



- Kohtaan 'valtion kunnossapidettävä' tulee oletuksena vastaus 'ei' (rasti ruutuun ei/kyllä).
- Viite, jossa näkyy tietojen pääasiallinen lähde. Tarkennuksia joidenkin kohteiden osalta on kohdassa 'Kuvaus/lisätiedot'. Viitteinä Saaristo Luotsi 2006 (internetpalvelu/-julkaisu), Käyntisatamat 2006 (painettu julkaisu), kuntien rantayleiskaavat.
- Tietojen tarkistuspäivä on merkitty niiden kohteiden osalta, joissa tiedot on tarkastettu maastohavainnoilla paikan päällä tai muuten todettu oikeiksi ja ajantasaisiksi.
- Tiedon ylläpitäjälaitos: Länsi-Suomen ympäristökeskus
- Kuvaus/lisätiedot -kohdassa on käytetyistä tietolähteistä riippuen tietojen kohteen palveluista, ympäristöstä, historiasta, kaavatilanteesta yms.
- Tyypikohtaisina tietoina on venesatamien virallinen luokittelu/venesataman tyyppi (ks. liite 1), veneen kiinnitystapa satamassa (laituri, poiju, ranta), venepaikkojen lukumäärä sekä vieraspaikkojen lukumäärä ja sataman maksimisyvyys. Tarkempia syvyystietoja joistakin kohteista Lisätiedot -kohdassa.

Rakenteen tiedot

<http://henta.vyh.fi/scripts/Vesty/Vesty.asp?Method=MakeStructureF...>

Sulje ?

Vesistötyöt - Rakenteet/toimenpiteet

#### Rakenteen tiedot

Id	27452
Tyyppi	Vene-/retkisatama
Tunnus	
Nimi	Alesundet/Leppäsalmi
Ympäristö	meri
Merkittävyys tulvan kannalta	ei tietoa, arvioidaan myöhemmin
Käyttötyminen tulvatilanteessa	
Kunta	Kristiinankaupunki
Karttalehti	123205 Kristinestad
Järvi	
Joki/uoma	
Vesistöalue	96.51 Sydbotenin rannikkoalue
Vesienhoitoalue	
Omistaja	
Vesialueen omistaja	
Kunnossapitäjä	
Käyttäjä	
Kunto	
Kunnon arviointipäivä	
Tila	Käytössä
Käyttöönotto-käytöstäpoistovuosi	-
Purkuvuosi	
Valtion kunnossapidettävä	Ei
Viite	Rantayleiskaavat, Kristiinankaupungin rantayleiskaava
Tietojen tarkistuspäivä	
Tiedon ylläpitäjälaitos	Länsi-Suomen ympäristökeskus
Kuvaus / lisätiedot	



0,5 0,75 1 3 6 30 100 km:n reumas

Koordinaatisto	Pohj.	Itä
Yhtenäiskoordinaatisto (YK)	6920948	3206627
Peruskoordinaatisto (PK)	6908164	1517890
Maantieteelliset koordinaatit (MK)	62 16.699	21 20.673
Syötetty koordinaatisto	YK	
Sijaintitiedon tarkkuus	5	
Sijaintitiedon lähde	Muulla tavoin kuin mittaamalla määr	

Kaavamerkintä: vesiliikenteen alue. Alueelle saa rakentaa vesiliikennettä palvelevia tiloja ja rakennelmia.

1 of 2

30.8.2006 13:34

Esimerkki Rakenteen tiedot -näköymästä Vesty-tietojärjestelmässä.

Rakenteen tiedoista puuttuu tiedot kohdista: tunnus, käyttäytyminen tulvatilanteessa, (järvi, joka ei tietenkään ole oleellinen, kun tarkastelualueena on meren rannikko), omistaja, vesialueen omistaja, kunnossapitäjä, käyttäjä, kunto, kunnan arviointipäivä, käyttöönotto- ja käytöstäpoistovuosi sekä purkuvuosi. Toistaiseksi venesatamista ei ole talletettu rakenteisiin liittyviä kuvia. Myöskään hankkeita ja/tai rakenteeseen/toimenpiteeseen hankkeiden kautta liittyviä lupia ei vielä ole tallennettu yhtään.

### 3.3 Kartoituksen lähdemateriaali

Venesatamakartoituksessa on käytetty lähteinä painettuja julkaisuja Käyntisatamat 2006 (toim. Löfgren), Maritimt arv i Österbotten (Österbottens förbund) ja Småbåtshamnarn i historien – Historian pienvenesatamia (Rauma & Nyström), Pohjalaisen Saaristo Luotsi -verkkopalvelua sekä alueen kuntien rantakaavoja. Täydentävä tietolähteenä on joidenkin satamien yhteydessä käytetty myös kuntien internetsivuja.

Mahdollisesti kattavimpana lähteenä on toiminut sanomalehti Pohjalaisen verkkopalvelu Saaristo Luotsi 2006. Saaristo Luotsi on Pohjalaisen kokoama veneilijöille ja matkailijoille suunnattu palvelu, joka listaa tärkeimmät satamat rannikkoalueella Kokkolasta Kristiinankaupunkiin ja kertoo niiden palveluista, nähtävyyksistä ja harrastusmahdollisuuksista. Vaikka Saaristo Luotsi päivitetään joka kesä, ei sen kaikkien tietojen ajantasaisuudesta ole mitään takeita. Kaikesta huolimatta Saaristo Luotsin tiedot vaikuttaisivat olevan hyvin paikkansapitäviä ja se osoittautui erittäin käteväksi lähteeksi kartoituksessa, sillä siinä tiedot oli kerätty Vestyssä helposti hallittavaan muotoon. Saaristo Luotsi 2006 palvelun kokoamisessa on käytetty lähteinä matkailu- ja retkeilyoppaita, inventointeja, Käyntisatamat-julkaisua sekä kuntien ja venekerhojen internetsivuja. Täydellinen lähdeluettelo on nähtävissä palvelun sivustolla.

Venesatamien kartoituksessa on käytetty alueittain hieman eri lähteitä sen mukaan, mistä kullakin alueella on tietoja saatu helpoimmin. Kartoituksessa on kirjattu ylös kaikki Saaristo Luotsista löytyvät kohteet ja niiden tiedot, mutta muilta osin on keskitytty mannerrannoille, ei niinkään saariin. Kaavojen perusteella taas on merkitty useita kohteita, joita ei vielä ole rakennettu, vaan ne ovat vain kaavan aluevarauksia. Nämä ovat kuitenkin erittäin oleellisia tietoja uusien satamapaikkojen tarvekartoituksen kannalta, sillä ne ovat maankäytön suunnittelua, joka tulevaisuudessa ohjaa satamien sijoittelua. Kaikki Vestyssä 'vain kaavavaraukseksi' luokitellut satamat eivät sitä luultavasti kuitenkaan ole. Ne ovat vain joutuneet tilan määrittelyssä tämän kategorian alle, sillä niistä ei ole tietoa muista lähteistä ja kaavamerkinnoissa ei ole tehty eroa jo olemassa olevien satamien ja pelkkien aluevarausten välillä. Rantayleiskaavat ovat myös kyseisen kunnan venesatamien sijainnin ja määrän suhteen hyvin kattavia lähteitä. Huonommin niissä sen sijaan kerrotaan, kuinka suuria satamat ovat (esim. venepaikkojen lukumäärän mukaan) tai mikä on niiden palvelutaso. Osa lähteinä käytetyistä kaavoista on vielä luonnos- tai ehdotusvaiheessa, mutta niihin ei ollut odotettavissa suurempia muutoksia pienvenesatamien osalta.

## 4 Yleisiä suosituksia pienvenesatamien sijoittamisesta ja suunnittelusta

Venesataman sijoittamiseen ja suunnitteluun vaikuttavat mm. ympäröivä maankäyttö ja yhdyskuntarakenne, paikan sopivuus satamakäyttöön luonnonolosuhteidensa puolesta sekä jätehuollon ja muiden palveluiden järjestämisen ja ylläpidon mahdollisuudet. Venesatamapaikkojen sijoittamisessa ja suunnittelussa tulisi kuitenkin ottaa huomioon myös maisema, johon satamaa suunnitellaan.



Perinteiset vieriviereen rakennetut punaiset venevajat tekevät sataman miljööstä miellyttävää. Kuvassa venevajoja Mulörenin vanhassa venesatamassa, joka on maankohoamisen vaikutuksesta nykyään jäänyt liian matalaksi satamakäyttöön.

Alla on listattu sekä ympäristön että maiseman kannalta tärkeitä suosituksia venesatamien suunnitteluun.

- Suurten/suurehkojen venesatamien rakentamista tulisi välttää alueilla, joilla rannat ovat hyvin matalia ja maankohoamisen vaikutukset näkyvät selvästi. Sen sijaan venesatamille tulisi mahdollisuuksien mukaan valita käyttöön luonnonolosuhteiltaan sopivia ranta-alueita, joilla ranta on tarpeeksi syvä.
- Alueilla, joilla rannat ovat hyvin matalia ja maankohoamisen vaikutukset näkyvät selvästi, tulisi välttää turhaa ruoppaamista. Ruoppaustöitä tulisi välttää etenkin, jos alueen maaperä on hienojakoista maa-ainesta, josta liettyy helposti ravinteita veteen. Jos tällaisilla alueilla on paljon rantarakentamista tai rannalle kohdistuu rakentamispaineita, tulisi alue suunnitella siten, että jokaisella rantatontilla ei olisi omaa rantautumispaikkaa, vaan venepaikat koottaisiin suurempiin yksiköihin muodostaen pieniä venevalkamia ja kyläsatamia.

- Pienvenesatama on hyvä sijoittaa lahteen tai luonnonpoukamaan, jos vain mahdollista. Tällöin satama on näkösuojassa monelta suunnalta eikä näy häiritsevästi suurmaisemassa. Myös lahtien suojaisuus tuulilta on etu venesataman käytön kannalta. Parhaimmillaan sopivat lahdenpohjukat muodostavat ns. luonnonsataman.
- Jos venesatama sijaitsee niemenkärjessä eikä edustalla ole saaria suojana, on kiinnitettävä erityistä huomiota sataman visuaaliseen ilmeeseen kaukomaisemassa – parhaimmillaan se toimii maamerkinä ja kiintopisteenä.
- Vanhoista satamapaikoista kannattaa pitää kiinni sikäli, kun niiden rannat eivät ole kasvamassa umpeen maankohoamisen seurauksena. Vanhojen satamien miljöössä on historian tuomaa arvoa ja vanhat venevajat ja muut rakennukset muodostavat miellyttävää ihmisen mittakaavaista ympäristöä.
- Uudet rakennukset vanhoissa venesatamissa tulee suunnitella vanhaan rakennuskantaan sopiviksi.
- Uusien satamapaikkojen rakennukset tulisi suunnitella maisemaan sopiviksi ja toteutettavaksi kestävästä, kauniisti vanhentuvista materiaaleista. Maisemaan sopivuus ei aina tarkoita mahdollisimman vähäistä näkyvyyttä maisemassa, vaan suunnittelussa pitää huomioida paikan sijainti maisemarakenteessa. Esim. loivaan rantaan avoimen kulttuurimaiseman yhteyteen rakennettava satama tulisi suunnitella erilaiseksi kuin metsäiseen kalliorantaan rakennettava satama.
- Jätehuollon toimivuuteen ja jätehuollon rakennelmien maisemoimiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota.



Jätehuollon suunnitteleminen, mitoittaminen ja sen toimivuuden takaaminen ovat venesatamien viihtyisyyden ja maiseman kannalta erittäin tärkeää. Kuva Köklötin kalasatamasta Furuskärissä.



## 5 Esimerkkikohteet

Seuraavassa erityyppisiä venesatamapaikkoja lähestytään esimerkkien avulla maisemallisesta näkökulmasta. Jokaisesta esimerkkikohteesta on esitetty suurpiirteinen raja- ja kartalla sekä kirjallisesti selvitetty kohteen sijainti, nykyinen maankäyttö ja kaavoitus-tilanne, historia sekä maiseman nykytila. Näiden jälkeen viimeiseksi on kirjattu paikan tulevaisuuden näkymiä tiedossa olevien kaavoitushankkeiden mukaan sekä esitetty joitakin ajatuksia kunkin kohteen maisemallisista arvoista ja ideoitu ehdotuksia paikan tulevaisuuden käytöstä ja maisemanhoidosta.

Esimerkkikohteiksi on valittu venesatamakartoituksen tarkastelualueelta sellaisia paikkoja, joihin on tulevaisuudessa suunnitteilla venesatama ja/tai uutta ranta- tai rannanläheistä rakentamista, joka aiheuttaa myös paineita venesatamien ja venepaikkojen rakentamiseen. Poikkeuksena tähän on Maksamaan Västerössä sijaitseva Söderskatan alue, jonne on ollut jo pidemmän aikaa suunnitteilla kalastuksen tukikohta, mutta ainakin toistaiseksi hankkeesta on luovuttu. Esimerkkikohteiden valinnassa on listalle pyritty saamaan keskenään hyvin erilaisia kohteita, jolloin esimerkinomaisen tarkastelun tuloksia ja johtopäätöksiä voisi hyödyntää mahdollisimman laajasti myös muiden satamapaikkojen suunnittelussa. Esimerkkikohteiksi on myös pyritty löytämään sopivia paikkoja eri kunnista ja kartoitusalueen eri osista.

Esimerkkikohteita on viisi ja ne ovat: Hällnäs Vöyrissä, Störviken Maksamaan Västerössä, Grönvik-Alskatin alue Mustasaassa, Västanpåsidan rannikko Korsnäsissä ja Antila-Granskog Kristiinankaupungissa.



Esimerkkikohteiden sijainti kartalla.



## 5.1 Västerö, Storstorviken

### Kohteen sijainti ja kuvaus

Maksamaan Västerö sijaitsee noin 14 kilometriä Maksamaan kuntakeskuksesta pohjoiseen. Västerö on Maksamaan sisäsaariston uloimpia saaria, jonka jälkeen ulompana avoimella merellä sijaitsevat vielä Mikkeliinsaaret. Västerön länsirannalla on Pohjanmaan rannikolla harvinaisia jyrkkiä kallioita, jotka nousevat yli 20 metriä merestä. Vedet tällä alueella ovat hyvin syviä. Saaren lounaiskolkassa on luonnostaan syvä ja suojaisa Storstorvikenin lahti, jonka erottaa merestä eteläpuolella Söderskatan niemi. Söderskatan ja lähes koko Västerön länsiranta ovat Natura-alueita. Alue on virkistyskäytössä ja siellä kulkee vaellusreittejä.



Söderskatan ja Storstorvikenin sijainti Västerön saaren eteläkärjessä.

### Maankäyttö/kaavoitustilanne

Vanhassa rantayleiskaavassa vuodelta 1984 alue on osoitettu virkistysalueeksi, joka on tarkoitettu pääasiassa tehokasta retkeilytoimintaa varten. Kaavan mukaan alueelle saa rakentaa yleiseen virkistyskäyttöön liittyviä rakennuksia vähintään 100 metrin etäisyydelle rantaviivasta. Myös Vaasan rannikkoseudun seutukaavassa Söderskatan on merkitty virkistysalueeksi.

Kunnassa oli Storstorvikenin rannalle paikallisten kalastajien aloitteesta suunniteltu kalasatamaa/kalastuksen tukikohtaa, vaikka Västerön saaren pohjoispäässä on jo yksi toimiva tukikohta, Stråkviken. Storstorvikenillä olisi kuitenkin kalastuksen kannalta joitain etuja verrattuna Stråkvikeniin: Se on paremmin suojassa pohjoistuulilta ja pysyy osittain sen ansiosta syksyllä ja keväällä pidemmän aikaa vapaana jäistä, sillä pohjoistuulet eivät pääse painamaan jäälauttoja rantaan, kuten Stråkvikenissä.



Näkymä Söderskatan niemen kärjestä Storvikenin lahden pohjukkaan.

Nykyinen Maksamaan kunnan rantayleiskaava on astunut voimaan vuoden 2005 lopussa, lukuun ottamatta Storvikenissä sijaitsevaa LV-f -aluetta. LV-f -merkinnällä oli kaavassa merkitty kalastuksen tukikohdan alue, jolle voidaan sijoittaa kalastusta palvelevia rakennuksia. Toteutuessaan kalastustukikohta vaatisi toimivan tieyhteyden rakentamista alueelle, eli olemassa olevan tien parantamista ja jatkamista noin 80 metrillä.

### Historia

Kalastus on ollut yksi Merenkurkun saariston tärkeimpiä elinkeinoja aina 1900-luvun loppupuolelle saakka. Ennen vanhaan kalastajat asuivat kalastusretkien aikana tilapäisesti ulkoluodoilla, koska välimatkat pyyntipaikan ja kodin välillä olivat pitkiä ja silloiset veneet eivät olleet yhtä tehokkaita kuin nykyiset. Saaristossa onkin paljon vanhoja kalastustukikohtia kalamajoineen ja niiden jäänteitä.



Västerön länsirannan kallioita.

Västerön edustan kallioiset rannat ovat olleet todistamassa monia tapahtumia historian aikana. Saaren luoteiskolkassa merelle työntyvällä niemellä ovat alueen kuuluisimmat kalliot, Ryssberget. Ne ovat saaneet nimensä venäläisten laivojen mukaan, jotka syysmyrskyissä vuonna 1714 murskautuivat kallioita

vasten. Vapaussodan aikana vuonna 1917 Suomeen tuotiin Saksasta aseita ja ammuksia. Aselasti purettiin kyläläisten avustuksella Vesterön saaren rantaan. Aselastia kuljettanut laiva oli nimeltään Equity. Tapahtuman muistoksi on pystytetty muistomerkki Storsandvikeniin.

### **Maiseman nykytila**

Storvikenin alueelle on tie melkein perille asti, joskin se on loppumatkasta melko huonossa kunnossa. Tie päättyy lähimmän kesämökin kohdalla, noin 150 metrin etäisyydellä Storvikenin lahden pohjukasta. Tien varresta alkaa Söderskatan vaellusreitti, joka kulkee alussa lyhyen matkaa tietä pitkin. Tien päättyessä reitti jatkuu merkittyä polkua pitkin Söderskatanille ja sieltä edelleen pohjoiseen kohti Equityn muistomerkkiä ja Lillsandsvikeniä. Västerön reitistö kulkee saaren lounaisosassa vanhoissa luonnonmetsissä ja kallioilla sekä seuraa merenlahtien ja fladojen rantoja. Rannasta avautuu upea näköala avomerelle.

Söderskatan niemessä on kalastusmaja, joka toimii nykyään virkistyskäytössä retkeilijöiden autiotupana, jonka pihapiirissä on myös WC ja nuotiopaikka rannalla.



Söderskatan vanha kalastusmaja ja nuotiopaikka niemen kärjessä.

### **Tulevaisuuden näkymiä ja kehitysideoita**

Alueen tulevaisuuden maankäyttöön on kohdistunut keskenään hyvin ristiriitaisia paineita. Suojelupäätöksessä suunniteltu kalasataman alue on jätetty rauhoitusmääräysten ulkopuolelle, joten teoriassa tulevaisuuden vaihtoehdot on jätetty avoimiksi. Kohde on kuitenkin Natura-alueella ja kalastustukikohdan tai kalasataman perustaminen vaatisi laajamittaiset selvitykset ja vaikutusten arvioinnin. Toistaiseksi myöskään kaava ei ole tältä osin hyväksytty eikä voimassa.

Näillä näkymin kalastustukikohtaa ei ole paikalle tulossa ainakaan lähitulevaisuudessa, mikä on alueen maisemallisten sekä luonnon- ja virkistysarvojen kannalta hyvä. Alue on nykytilassaan todella hieno vanhoine metsineen ja Merenkurkun rannikolle harvinaisine kalliorantoineen. Alueella yhdistyvät ainutlaatuisella tavalla kaksi hyvin erilaista ihmiselle mieltä miellyttävää ympäristöä: metsä ja meri. Näiden ympäristöjen toisilleen vastakkaiset tilakokemukset tekevät Söderskatan reitistä hyvin vaihtelevan ja mielenkiintoisen virkistysympäristön. Parhaimmillaan meren ja metsän erilaiset tilakokemukset – tiheän, suojaisan metsän ja laajan, avoimen merenulapan – voi reitillä kokea lähes samasta paikasta käsin.





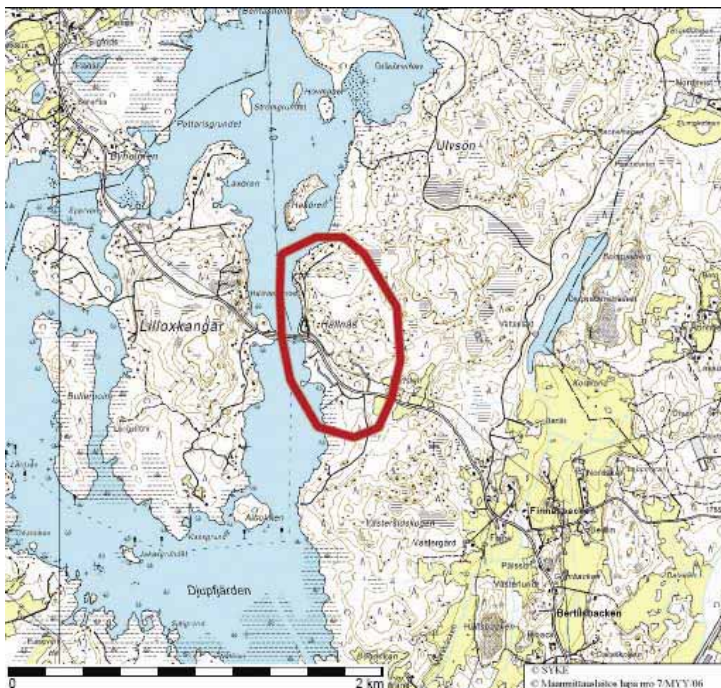
Näkymä Söderskatan retkeilypolulta puiden lomasta merelle.

Alueen luonnon vetovoimaisuuden ja helpon saavutettavuuden vuoksi suunnitellun kalastustukikohdan paikalle sopisi sen sijaan erittäin hyvin pienimuotoinen retkisatama, joka toimisi osana alueen laajempaa virkistys- ja matkailuverkostoa. Retkisatama ei vaatisi tien rakentamista eikä muitakaan suuria rakennustöitä.

## 5.2 Hällnäs

### Kohteen sijainti ja kuvaus

Hällnäs sijaitsee rannikolla Vöyrin kunnan alueella, noin 15 kilometriä kuntakeskuksesta pohjoiseen. Alueella on luonnostaan syvät vedet, mikä tekee siitä hyvin sopivan venesatamakäyttöön. Hällnäsin venesataman vieressä kohoaa moreenimäki, joka kasvaa mäntyvaltaista kuivaa kangasmetsää. Mäen merenpuoleiselle rinteelle on rakentumassa omakotitaloalue.



Hällnäsin alueen sijainti Vöyrin länsirannikolla.

## Maankäyttö/kaavoitustilanne

Hällnäsin ranta-alueelle on vuonna 2001 valmistunut (ja vuonna 2004 päivitetty) asemakaava, joka osoittaa alueelle uutta omakotitalorakentamista yhteensä 19 tontille. Omarantaisia tontteja kaavassa on neljä, mutta usealta muultakin rakennuspaikalta aukeaa merinäköala. Tällä hetkellä asemakaavan mukaisista rakennuspaikoista noin kolmelletoista on jo rakennettu omakotitalo ja ainakin parilla tontilla rakennustyöt ovat käynnissä (kesä 2006). Lisäksi Vöyrin kunnassa on suunnitteilla asuinalueen laajentaminen, mihin liittyvä kaavatyö aloitetaan todennäköisesti ensi vuonna.



Hällnäsin uudistettu venesatama ja uimaranta ovat siistin ja viihtyisän näköisiä myös kauempaa katsottuna. Sataman vierisellä rinteellä on useita suuria komeita omakotitaloja.

Venesatamaa hoitaa Vörå Båtklubb, joka perustettiin vuonna 2001. Sataman rakennustyöt ovat vielä osittain kesken, mutta valmistuessaan siinä tulee olemaan tilaa 88 venepaikalle. Sataman yhteydessä on myös hiljattain valmistunut uimaranta laitureineen.

## Historia

Hällnäsilä on satamapaikkana pitkä historia. Nykyisen pienvenesataman ja rantakaava-alueen paikalla oli vuoteen 1929 asti suuri sahalaite. Saha perustettiin vuonna 1889, jolloin paikalla aloittivat toimintansa myös höyläämö ja mylly. Hällnäsin saha levittäytyi rantaviivalle 700 metrin matkalla ja alueella oli paljon rakennuksia, mm. varastomakasiini, työläisten asuntoja ja konttorirakennus. Parhaimmillaan Hällnäsin saha oli Pohjanmaan suurin yritys ja sahan alueella asui lähes 100 ihmistä. Sodan aikana saha joutui taloudellisiin vaikeuksiin ja vuonna 1929 se saatettiin konkurssiin. Konkurssin jälkeen KWH-yhtymä osti alueen käyttäen sitä 1970-luvulle asti satamana tukkipuun viennissä ja kivihiihen tuonnissa.

Lauttayhteys Hällnäsin salmen yli saaristoon rakennettiin 1930-luvun lopussa ja lautta lopetti liikennöintinsä 1965, jolloin se korvattiin sillalla.

## Maiseman nykytila

Vöyrin kunnan meriläheisen asumisen kampanja on tehnyt Hällnäsisistä suosittua omakotitaloaluetta. Rakennetut omakotitalot ovat suuria jo komeita taloja, mutta istuvat ainakin toistaiseksi melko huonosti maisemaan. Tähän vaikuttavat suurelta osin uusien talojen pihojen viimeistelemättömyys ja vielä keskeneräiset rakennustyömaat, jotka antavat koko alueelle hieman keskeneräisen ja hoitamattoman ilmeen. Kuitenkin jotkin rakennuksista on toteutettu siten, että rakentaminen on vaatinut melko suuria maastonmuokkauksia (maanpinnan leikkauksia ja/tai täyttöjä), jotka tulevat hieman rumasti esille rinteestä. Alueelle olisikin ehkä ollut tarpeen asettaa hieman tiukemmat määräykset rakennusten sijoittamisesta ja sovittamisesta maastoon. Tästä olisi voitu säätää esim. rakennusjärjestyksessä.



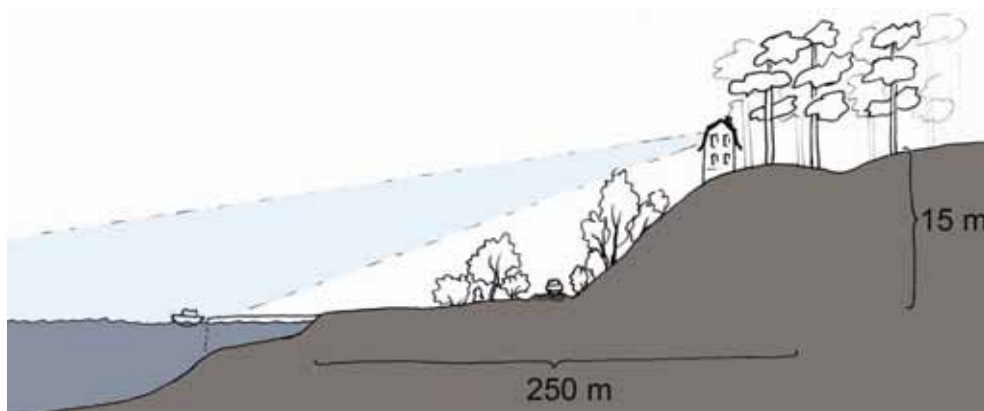
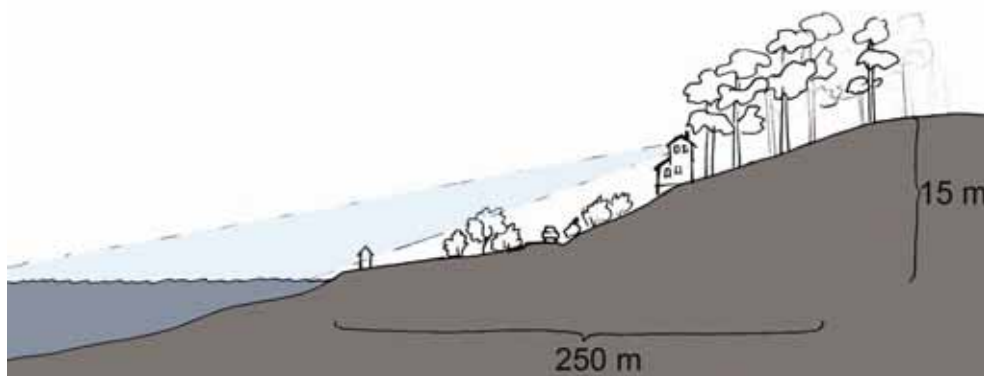


Hieman keskeneräisen venesataman maisema oli vielä kesällä 2006 paljas ja karu.

Myös venesatama on vielä rakennustöiden jäljiltä hieman keskeneräinen. Alueella on tehty täyttöjä ja läjitetty ruoppausmassoja, ja ne erottuvat vielä rumasti maisemassa. Muokattu rantaviiva ja uudet laiturirakenteet näyttävät kuitenkin hyviltä. Sataman yhteydessä oleva uimaranta vaikuttaa myös hyvin viihtyisältä. Venesatamasta näyttäisi siis tulevan kokonaisuudessaan oikein siisti ja viihtyisiä virkistysalue.

### Tulevaisuuden näkymiä ja kehitysideoita

Rakennusaikaiset häiriöt maisemassa korjaantuvat itsestään ajan myötä, kun rakennustyöt alueella on saatu päätökseen ja pihapiirien kasvillisuus on ehtinyt vakiintua ja saavuttaa mittaa. Kuitenkin tulisi alueella kiinnittää erityistä huomiota maisemointiin, jotta alueesta syntyisi edustava kokonaisuus, jossa myös jokainen komea talo tulisi esille edukseen.



Kaksi periaateleikkausta talojen erilaisesta sijoittumisesta rinteeseen ja rinteiden korkeuseron hyödyntämisestä merinäköymien säilyttämiseksi. Kasvillisuuden korkeus on tärkeää ottaa huomioon istutusten suunnittelussa. Leikkausten korkeussuhteita on liioiteltu havainnollisuuden vuoksi.

Alueen maisemoinnissa maastonmuokkaukset tulee viimeistellä hyvin ja muotoilla maastoon mahdollisimman luontevasti. Suuret omakotitalot tarvitsevat ympärilleen myös hieman täysikasvuista puustoa suhteuttamaan rakennusten mittakaavaa ympäristöön, jotta ne eivät näyttäisi liian suurilta ja tulisi liian hallitsevasti esille rinteestä. Myös näkymiin kannattaa alueella kiinnittää erityistä huomiota. Puusto tulisi sijoittaa pieniin rykelmiin niin, että maisema säilyy puoliavoimena ja näkymät taloilta merelle ja tieltä taloille säilyvät. Tiemiljöön kannalta olisi hyvä, että tieltä aukeaisi näkymiä paitsi rinteiden komeille taloille myös satamaan ja merelle. Satamasta tärkein näkymä on luonnollisesti merelle.



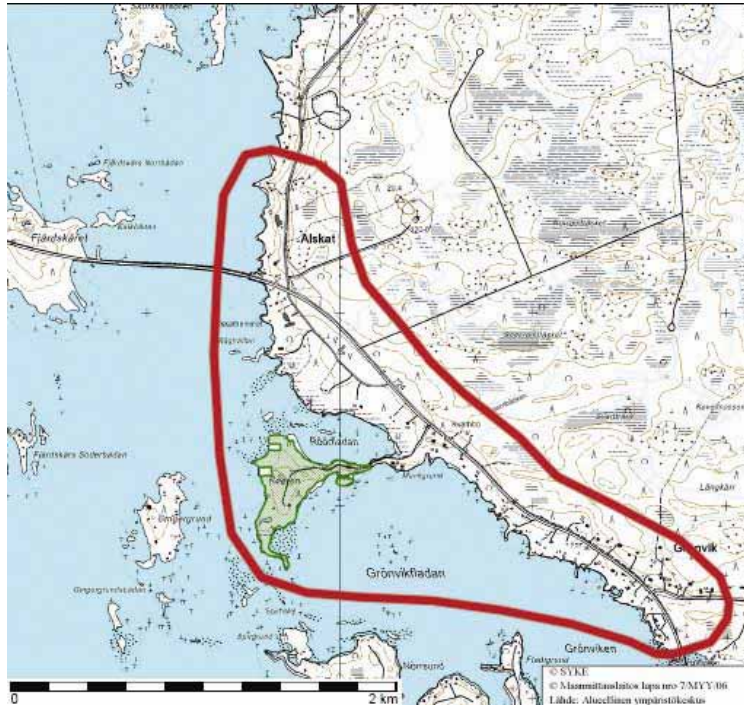
Periaatekuva venesataman ja talojen välisen puuston mahdollisesta sijoittelusta ja hoidosta puurykelminä, joiden välistä taloilta avautuisi merinäkymiä.

Nykyisellään alueen mielenkiintoinen historia ei näy satamassa juuri lainkaan. Tällä hetkellä paikan pitkistä perinteistä viestii kävijälle vain Småbåtshamnarn i historien -projektin esittelytaulu, kun parhaimmillaan paikka voisi kokonaisilmeellään luoda vaikutelman vanhasta satamapaikasta. Uimarannan pukukopit sekä Vörå Båtklubbenin venevaja sopisivat tyyliltään hyvin luomaan mielikuvaa historiallisesta satamasta, mutta esimerkiksi nykyinen kioskirakennus on epäsiistin ja halvan näköinen eikä sovi muuten ilmeeltään arvokkaaseen ympäristöönsä.

## 5.3 Grönvik-Alskat

### Kohteen sijainti ja kuvaus

Grönvik-Alskatin alue sijaitsee Mustasaaren kunnassa Raippaluodon sillalle johtavan tien läheisellä rannikkokaistaleella, noin 12 kilometriä Vaasan keskustasta pohjoiseen. Raippaluodolle johtava Alskatintie (tie 724) kulkee pohjoiseen päin mentäessä Grönvikin kylästä alkaen lähellä rantaa. Tarkastelualue käsittää kaistaleen maata tien molemmin puolin ulottuen Grönvikin kylästä etelässä Alskatin kylään pohjoisessa sekä Røjörenin saaren.



Grönvik-Alskatin alueen sijainti Mustasaaren rannikolla.

### Maankäyttö/kaavoitustilanne

Aluetta ei ole kaavoitettu muuten kuin seutukaavan yhteydessä, mutta Mustasaaren kunnassa on tällä hetkellä vireilläään kunnan mantereiden puoleisten rantojen osayleiskaavoitus. Alskatin–Grönvikin–Iskmon alueelle on myös tekeillä oma osayleiskaavansa, jonka kaavatyö aloitettiin vuonna 2002. Vain rannikkoalueen edustalla sijaitsevalla Røjörenin saarella on vuonna 2005 hyväksytty ranta-asemakaava. Alskatintien erottamalla rantakaistaleella on noin 30 kesä- tai ympärivuotista asuntoa.

Alskatin alueen edustalla sijaitsee Fjärdsjär-niminen saari, jonka kautta Alskatin tie kulkee Raippaluodon sillalle. Kunnanhallitus on 7.12.2004 päättänyt asemakaavan laatimisesta Fjärdsjärille. Maretaarion-merikalastusmuseon hanketoimikunta selvittää mahdollisuuksia rakentaa osaamiskeskus ja museo 'Havets hus – Meren talo' Fjärdsjärille Raippaluodon sillan kupeeseen. 'Meren talo' toimisi myös erilaisten Merenkurkun saaristoon liittyvien tutkimus-, opetus- ja matkailuhankkeiden koordinoivana ja kokoavana instanssina, jonne sijoitettaisiin useita erilaisia toimintoja, kuten mm. Merenkurkun maailmanperintökohteen opastuskeskus.

## Historia

Grönvikin kylällä on pitkä ja vaiheikas teollisuustoiminnan historia. Jo 1700-luvun lopulla on alueella harjoitettu laivanrakentamista ja 1800-luvun alussa paikalle perustettiin lasiruukki, joka oli toiminnassa vuosina 1813–1907. Alue on ollut myös tärkeä solmukohta Ruotsiin suuntautuvalla liikenteellä, esim. postia on kuljetettu Grönvikin alueen kautta jo 1600-luvulla.

Grönvikin lasitehdas oli aikanaan pohjolan suurin ikkunalasin tuottaja. Ruukki oli hyvin menestyksellinen mm. sen ansiosta, että paikka oli toiminnalle hyvin otollinen: kaikki tarvittavat raaka-aineet saatiin läheltä ja ruukilla oli oma satama. Lasitehtaalla oli suuri merkitys lähialueiden kehitykselle, sillä se antoi työtä ja toimeentulon monille. Ruukki osti lähialueen asukkailta puuta ja elintarvikkeita ja se piti yllä myös kansakoulua. Vanhan lasiruukin rakennuksista on nykyään pystyssä vain 1920 rakennettu päärakennus Grönviks gård. Grönvikin tilaan kuului kuitenkin paljon muitakin rakennuksia, kuten navetta, tuulimylly, eläinsuojia ja muita ulkorakennuksia. Näistä on jäänyt jäljelle ainoastaan vuonna 1831 rakennetun suuren navettarakennuksen alimman kerroksen kiviseinät.

Myös laivanrakennus kehittyi Grönvikissä suuren luokan telakkatoiminnaksi. Aikanaan mm. kolmasosa Vaasan kauppalaivoista oli valmistettu Grönvikissä. Grönvikin ruukin rannassa on telakkarakenteista säilynyt kivinen laituri, joka on suojeltu muinaismuistolailla.



Entisen satamapaikan vanhoja venevajoja Alskatin tien varrella Grönvikissä.

Grönvikissä oli ruukinrannan lisäksi myös toinen satamapaikka hieman pohjoisempana Alskatin tien varrella. Nykyään paikalla on yleinen uimaranta ja muutamia vanhoja venevajoja. Alueen vanhimmat säilyneet rakennukset ovat 1800-luvulta, mutta niiden lisäksi Grönvikin rannassa ja Alskatin tien varrella on myös useita nuorempia eri-ikäisiä ja -näköisiä kesähuiloita.



## Maiseman nykytila

Grönvikin kylän eteläpuolella on Raippaluodon tiellä melko pitkä ja maisemallisesti tylsä nuoren talousmetsän läpi kulkeva osuus. Raippaluotoon päin ajettaessa Grönvikin kylämaisema on tämän taipaleen jälkeen tervetullutta vaihtelua. Tässä kohtaa tie kulkee lähellä rantaa ja tieltä aukeaa myös muutamasta kohtaa kapeita näkymiä merelle. Grönvikin kylästä pohjoiseen tien mantereen puoli on lähes kokonaan rakentamatonta metsämaata. Pohjoisempaa rannikolla, aivan Fjärdsjärille johtavan sillan eteläpuolella sijaitsee Vaasan seurakuntayhtymän leirikeskus Alskathemmet.

Rannikko on koko matkalta Grönvikin kylästä Rönjörenin saarelle asti Grönvikfladan lahden rantaa. Lahti kuroutuu tulevaisuudessa irti merestä gloyjärveksi, mutta on vielä yhteydessä mereen Rönjörenin ja Granskäretin välisen salmen kautta. Tämän vuoksi Grönvikin ranta-alueelle ei pääse nykyään enää kovin suurilla veneillä. Toinen vanhan lasiruukin aikaisista satamapaikoista toimii nykyään uimarantana.

## Tulevaisuuden näkymiä ja kehitysideoita

Mustasaaren kunnassa on rantayleiskaavoitus käynnissä, joten todennäköisesti Grönvik-Alskatin rannikkoalueelle on tulossa uusia rakennuspaikkoja. Grönvikin kylän liepeille voisi tietenkin ajatella jonkin verran täydennysrakentamista, mutta toisaalta mahdollisen uuden rakentamisen painopiste voisi kuitenkin olla pohjoisempaa Alskatissa. Tällä alueella on vielä vapaata rakentamiseen sopivaa rantaa ja siellä uuden asuin- tai vapaa-ajanasuinalueen voisi suunnitella vapaammin, ilman että sitä tarvitsee sovittaa niin tarkkaan olemassa olevaan historialliseen miljööseen. Fjärdsjärille johtavan sillan läheisyydessä myös rantavedet ovat syvempiä. Fjärdsjärille Raippaluodon sillan kupeeseen suunniteltu Havets hus olisi toteutuessaan yksi merkittävä vetovoimatekijä lisää alueella.

Jos Grönvik-Alskatin alueelle tulevaisuudessa sijoitetaan uutta asuin- ja vapaa-ajanrakentamista, tulee alueella varmasti myös tarvetta venepaikkojen lisäämiseen. Uusille venepaikoille voisi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää vanhoja satamapaikkoja ja sen lisäksi keskittää pienen venesataman rakentamisen lähelle Fjärdsjärille johtavaa siltaa.

Rönjörenin ranta-asetakaavassa saareen johtavalle kapealle kannakselle sijoitetusta pientalotontista on tehty valitus. Tontti ei täytä rakennuspaikan vaatimuksia, sillä maasto on sillä kohden liian matala ja tulvariski liian suuri. Tontin viereen on kaavassa osoitettu myös venevalkama, jonka sijainti Grönvikfladan puolella ei ehkä ole käytön kannalta paras mahdollinen. Maisemallisesti olisi paras, että kapea kannas rauhoitettaisiin kokonaan rakentamiselta.



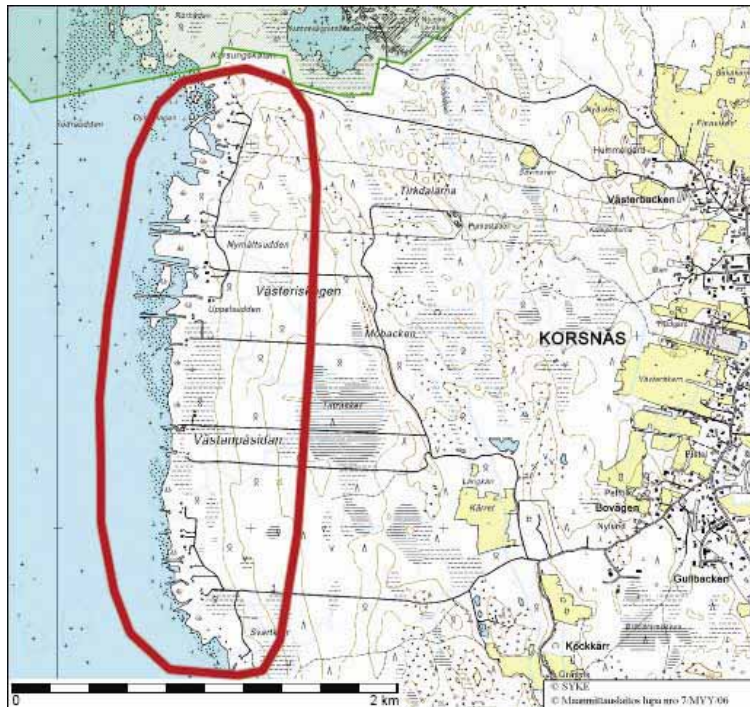
Rantapuuston siluettissa matalampi kohta on Rönjörenin saarelle johtava kapea kannas, joka tulisi maisemallisista syistä säilyttää vapaana rakentamisesta. Vähäpuustoinen kapea kannas on maisemallisesti hyvin herkkä muutoksille.



## 5.4 Västarpåsidan

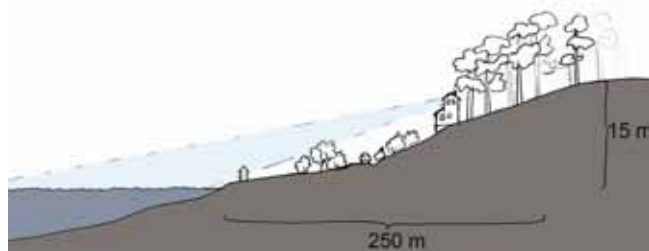
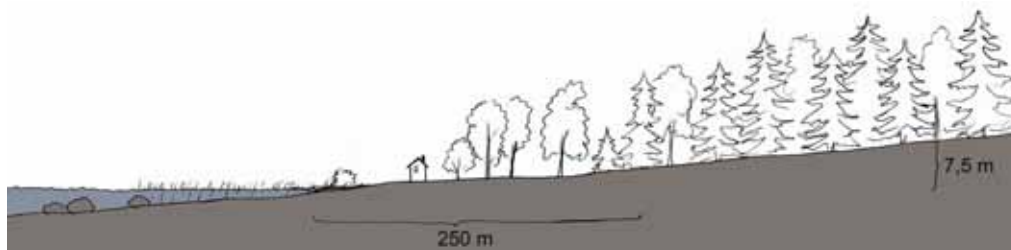
### Kohteen sijainti ja kuvaus

Västarpåsidan tarkastelualue käsittää kaikki Korsnäs kylän lännenpuoleiset ranta-alueet Storkorsin kalasatamasta pohjoiseen Korsungskatalle ja Natura-alueen rajalle asti. Alue sijaitsee noin 3 kilometriä



Västarpåsidanin rannikkoalueen sijainti Korsnäs keskustan länsipuolella.

Korsnäs kuntakeskuksesta länteen. Västarpåsidan rannikko on hyvin loivaa ja matalaa hiekka- ja silttimoreenia, jossa maankohoamisen vaikutukset ovat suurimmillaan. Korsnäs kylän ja rannikon väliin jää sorasta ja hiekasta muodostunut harju, jonka ympäristö on pohjavesialuetta.



Periaateleikkaukset havainnollistavat Västarpåsidanin erittäin loivaa ja matalaa rannikkoa. Ylempi maastoleikkaus on Västarpåsidanin rannikolta ja alempi Hällnäsistä. Leikkausten korkeussuhteita on liioiteltu, mutta ne ovat samassa mittakaavassa keskenään.

## Maankäyttö/kaavoitustilanne

Rannikkoalue on kaavoitettu Korsnäsin kunnan rantayleiskaavassa vuodelta 1999. Alueen rantavyöhykkeellä on kaavan laatimisen aikoihin ollut 30 vapaa-ajan-asuntoa ja kaavassa on varattu 16 uutta vapaa-ajanasuntojen rakennuspaikkaa.

Korsnäsin kunnassa on tehty päätös kirkonkylän osayleiskaavan laatimisesta, mutta kaavatyö ei ole vielä alkanut. Tuleva osayleiskaava kattaisi kirkonkylän ja rannikon väliin jäävän alueen, jolla sijaitsee mm. pohjavesialue. Maakuntakaavaehdotuksessa merelle Korsnäsin edustalla, noin 10–15 kilometrin päähän rannikosta on sijoitettu tuulivoimaa.

## Historia

Korsnäsin muinaisjäännökset todistavat, että alue on muinoin asutettu sitä mukaa, kun maa on kohonnut merestä. Ensimmäiset asukkaat olivat riistan perässä vaeltavia kalastajia ja metsästäjiä. Pysyvän asutuksen Korsnäsin kylän alueelle arvioidaan muodostuneen jo 1300-luvulla. Myös Molpen ja Harrströmin kalastajakylät tunnettiin jo keskiajalta lähtien. Mulörenissä oli ennen vilkas kalasatama, mutta alueen vedet ovat mataloituneet maankohoamisen vaikutuksesta niin paljon, että 25 vuotta sitten rakennettiin kunnan länsirannalle avoimempien vesien ääreen uusi kalasatama, Storkorshamn. Yksi merkittävä vaihe Korsnäsin historiassa oli kirkonkylän pohjoispuolella sijaitsevan Västanlidan alueen kaivosteollisuus 1960-luvulla.

Luonnonolosuhteiltaan Västanpåsidan rannikkoalue ei erityisen hyvin sovi rantarakentamiseen. Niinpä myös rannikon rakennuskanta on melko nuorta, vanhimmat kesämökit ovat 1960-luvun loppupuolelta. Korsnäsin kirkonkylän lähimpien ranta-alueiden vanhimmat huvilat ovat sen sijaan pohjoisempana Mulörenin alueella.



Västanpåsidanin matalaa ja kivistä rannikkoa.

## Maiseman nykytila

Västanpåsidan rannikon maasto on hyvin matalaa ja tasaista. Alueen rantarakentaminen sijaitsee melko kaukana varsinaisesta rantaviivasta, sillä vedenkorkeuden vaihtelut voivat siirtää rantaviivaa paljonkin, mikä tekee rakentamiseen kelpaamattomasta ranta-alueesta leveämmän. Myös maankohoamisen vaikutukset korostuvat loivalla rannalla ja paikoin rantaviivan tuntumassa on lähes 100 metrin levyinen kaistale kivikkoista ja ruovikkoista vesijättömaata. Tämä tekee rannasta erittäin vaikeasti saavutettavan sekä meren että maan puolelta.

Tästä huolimatta rantaa on vuosikymmenien ajan sitkeästi muokattu käyttökelpoiseen muotoon: veneille on ruopattu kapeat väylät ja paikat omaan mökkirantaan. Maankohoaminen kuitenkin aiheuttaa sen, että ruoppaamalla

avoimina pidettävät väylät ovat vuosien saatossa pidentyneet. Niiden kunnossapito vaatii yhä enemmän työtä eikä vesi siitä huolimatta enää kunnolla vaihdu pitkissä, kapeissa väylissä.



Västanpåsidanin rannikolla on paljon mökkirantoihin ruopattuja veneväyliä, jotka pirstovat rantamaisemaa.

Kauempana rannasta Västanpåsidan alue kasvaa kuusivaltaista tuoretta kangasmetsää. Tiet rantatonteille kulkevat pitkinä itä-länsisuuntaisina pistoina vanhan palstajaon maanomistusrajoja noudatellen.

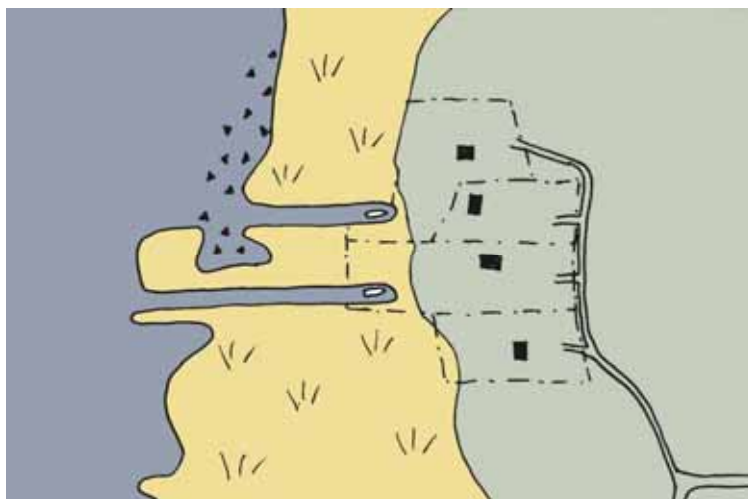
Maankohoamisen vaikutus näkyy Korsnäsin muillakin ranta-alueilla. Mm. koko Mulörenin niemen ja Halsön saaren rajaama Korsungsfjärden kuroutuu vähitellen irti merestä. Vanhan kalasataman paikalta Mulörenin niemenkärjestä muodostuu tulevaisuudessa kannas Halsön saarelle.

### **Tulevaisuuden näkymiä ja kehitysideoita**

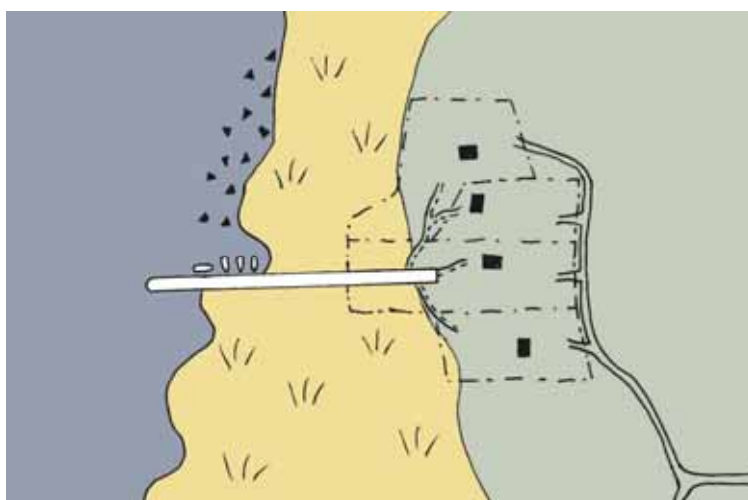
Ruovikko voi olla hieno elementti rantamaisemassa, mutta mökkirannassa se pilaa rannan tärkeimpien virkistyskäyttömuotojen, kuten veneilyn ja uimisen, mahdollisuudet. Rannan käytettävyyttä voitaisiin olemassa olevien mökkitonttien osalta parantaa ja ruoppauksen haittoja vähentää, jos vene- ja uimapaidat ryhmiteltäisiin pieniksi keskittymiksi sen sijaan, että jokaisella tontilla on oma veneväylänsä. Myös käyttörannan siirtäminen hieman ulommas merelle päin voisi helpottaa rannan hoitoa ja ylläpitoa.

Korsnäsin kunnassa on kirkonkylän osayleiskaavoituksen suunnittelun yhteydessä ollut esillä myös merenläheisen asutuksen lisääminen Västanpåsidan rannikkoalueella. Merenläheinen asutus tarkoittaisi tässä tapauksessa uutta omakotitalojen vyöhykettä vanhojen rantatonttien taakse mereltä katsoen. Jos merenläheistä rakentamista tulevassa kaavassa suunnitellaan, tulisi rantaan suunnitella myös joitain yhteiskäyttöisiä virkistysalueita, joilta on pääsy rantaan ja veden ääreen. Ilman rannankäyttömahdollisuuden tuomaa lisäarvoa merenläheiset tontit tuskin ovat riittävän vetovoimaisia tällä alueella. Pelkkä virkistysaluevaraus rannassa ei myöskään yksin riitä, sillä rantaa pitäisi todennäköisesti muokata aikalailla, jotta siitä saisi toimivan tehokkaan lähivirkistysalueen. Tosin tarvittavat rannan rakennustyöt saattaisivat tulla kalliiksi ja kuormittaa myös vesistöä.

Ennen



Jälkeen



Nykyisille rantatonteille olisi parempi tehdä naapurin kanssa yhteinen pitkä laituri, joka ulottuisi ruovikon rajalle asti ja ruopata ja niittää vain laiturin pään läheisyydessä olevaa aluetta.

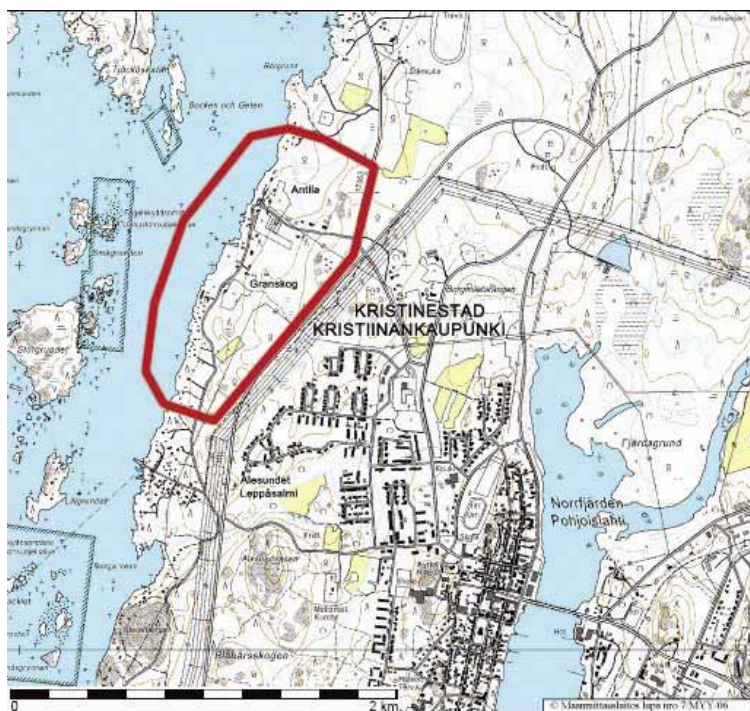
Koko maakunnan ja Vaasan seudun tulevaisuuden kehitysnäkymissä Korsnäsiin on suunniteltu kaivosmuseota ja tuulivoimaa Västanpåsidan rannikon edustalle. Tuulivoimalat on kuitenkin suunniteltu sijoitettaviksi niin kauas merelle, etteivät ne näkyisi rannalle saakka eivätkä näin ollen häiritsisi rannalta avautuvaa merimaisemaa.



## 5.5 Antila-Granskog

### Kohteen sijainti ja kuvaus

Antila-Granskogin alue sijaitsee länteen avautuvalla rannikolla noin kolme kilometriä Kristiinankaupungin keskustasta pohjoiseen. Se ulottuu pohjoisessa hieman Antilan kylän pohjoispuolelle ja etelässä Granskogin alueelle, lähelle Leppäsalmen (Alesundet) kalasatamaa. Alue käsittää Antilan kylän, noin 47 hehtaaria metsämaata ja noin puolitoista kilometriä osittain rakennettua rantaviivaa. Luonnon olosuhteidensa puolesta alue on tyypillistä Pohjanmaalaista rannikkoa – niillä kohdin missä maankohoaminen on saanut edetä rauhassa, on selvästi nähtävissä maankohoamisrannikolle ominaiset kasvillisuuden eri vyöhykkeet.



Antila-Granskogin alueen sijainti Kristiinankaupungin länsirannalla.

### Maankäyttö/kaavoitustilanne

Alueelle on Kristiinankaupungin rantayleiskaavassa vuodelta 2000 merkitty mm. kyläalue, loma-asuntojen- ja venesatama-alueita. Kristiinankaupunki haki alueelle loma-asuntomessuja vuodelle 2008, mutta tällä kertaa Pori voitti kilvan messualueesta. Loma-asuntomessuille aiotulla Antilan alueella on kuitenkin kaavoitus käynnissä ja tällä hetkellä "messualueen" kaava on luonnosvaiheessa. Kunnassa ei ole vielä tehty päätöksiä siitä, haetaanko loma-asuntomessuja samalle alueelle myöhemmin uudestaan, mutta alueen suunnittelua jatketaan joka tapauksessa tämän alun perin loma-asuntomessuja varten tehdyn kaavaluonnoksen pohjalta.

### Historia

Antilan kylä on alkujaan muodostunut neljän tilan yhteisöstä 1850-luvulla ja laajentunut rintamamiesasutuksena 1940-luvun lopulla. Antilantien loma-asutus on syntynyt osin 1920- sekä 1950-luvuilla.

Kristiinankaupungin varsinainen kalasatama sijaitsi aikanaan juuri Antilassa. Satamassa oli tavarankuljetusten yhteydessä käytetty yhteislaituri, mutta jokaisella taloudella oli myös oma kiviarkkurakenteinen venepoukamansa.



Bastuskatavägenin ja Antilantien risteyksen läheisyydessä sijaitsevat vanhat kiviset venepoukamat ovat kulttuurihistoriallisesti merkittäviä.



Kristiinankaupungin vanhaa kalasatamaa kiviarkkurakenteisine venepoukamineen.

### Maiseman nykytila

Antilan kylän rakennukset ovat lähes poikkeuksetta hirsirunkoisia ja punamullattuja ja muodostavat idyllisen kylämiljöön. Koska kaikki alueen kiinteistöt ovat olleet koko ikänsä ahkerassa käytössä, ne ovat poikkeuksetta hyvin hoidettuja. Monien kesäasuntojen pihapiireihin on vanhan päärakennuksen täydennykseksi rakennettu pieniä vierasmajoja, saunoja ja talousrakennuksia. Vain Antilantien pohjoisosassa on kolmella tontilla yritystoimintaa: autokorjaamo, ammattiautoilijan iso autotalli sekä kauppapuutarha kasvihuoneineen. Rannassa Antilantien varrella on noin 12 eri-ikäistä vapaa-ajanasuntoa.

Koska alue sijaitsee lähellä Kristiinankaupungin keskustaa, näkyvät ihmisen toiminnan jäljet selvästi myös rakentamattomilla mailla. Alueella on muutama vanha peltotilkku, jotka eivät ole enää viljelyksessä ja valtaosa alueen metsästä on tehokkaassa talouskäytössä. Rakentamattomilla rantaosuuksilla näkyy maankohoamisrannikoille tyypillinen kasvillisuuden kerroksellisuus: lähinnä vesirajaa on heinä- ja ruohokasvillisuutta, hieman ylempänä rannassa kasvaa tyrniä ja muuta pensaskerroksen rantakasvillisuutta, vielä ylempänä vallitsevana ovat terva- ja harmaalepät, joiden jälkeen maisemaa hallitsee eri-ikäinen kuusimetsä.



Antilan alueen pohjoispäässä, jonne on kaavaluonnoksessa suunniteltu venesatamaa, on nykyäänkin pieni yksityinen venesatama. Se on hyvin hoidettu ja sopii hyvin kylämaisemaan.

## Tulevaisuuden näkymiä ja kehitysideoita

Alue sopii hyvin rantarakentamiseen, sillä siellä on jo ennestään asutusta sekä sen vaatima tieverkko ja muuta infrastruktuuria, jota voidaan hyödyntää myös uudessa rakentamisessa. Antilan kylässä ja alueen rannalla on reilusti varaa laajentaa ja tiivistää olemassa olevaa rakentamista. Vapaa-ajan rakentamisen keskittäminen jo olemassa olevien kylien yhteyteen on myös taloudellisesti ja ekologisesti parempi vaihtoehto. Alueen rannikko on pääosin Pohjanmaalle tyypillisesti matalaa, mutta paikoittain on myös hieman syvempiä kohtia, joita voi hyvin hyödyntää venevalkamina.



Mukailtu piirros Antilan loma-asuntomessualueen kaavaehdotuksesta. Kuvassa näkyvät kaavassa esitetty loma-asuntotonttien, venelaitureiden ja vihersormien sijoitteluperiaatteet.

Loma-asuntomessualueelle tehty kaavaluonnos vaikuttaa hyvältä, sillä siinä osa rantaa on jätetty yhteiskäyttöiseksi virkistysalueeksi ja venepaikkoja on keskitetty pieniin venevalkamiin ja yhteisiin laitureihin. Suunnitelmassa on myös pyritty takaamaan kaikille pääsy rantaan osoittamalla rantatonttien väliin viheraluekaistaleita, jotka työntyvät sormimaisina sisämaasta rantaan.

Osa näistä "vihersormista" on kuitenkin osoitettu viereisiltä tonteilta lohkaistuille maakaistaleille ja turhan lähelle olemassa olevia vapaa-ajanasuntoja. Kaavaluonnoksesta saaduissa huomautuksissa olivatkin erityisesti olemassa olevien kesämökkien omistajat arvostelleet suunniteltuja rantaan johtavia viherkaistaleita, mikä on hyvin ymmärrettävää. Sinällään vihersormet ovat erittäin hyvä idea, mutta ne tulisi toteuttaa niin, että niistä koituu mahdollisimman vähän häiriötä viereisille kesämökeille. Viherkaistat tulisi sijoittaa riittävälle etäisyydelle olemassa olevista kesäasunnoista, jolloin niitä joudutaan sijoittamaan ehkä hieman harvempaan. Toisaalta mitä harvemmassa rannan yhteiskäyttöiset virkistysalueet sijaitsevat, sitä tehokkaampi käyttö ja kulutus kohdistuu niihin harvoin alueisiin, joilta on vapaa pääsy rantaan. Tämän vuoksi, jos rantaan johtavia vihersormia harvennetaan, kannattaisi vielä rakentamattomalla rannalla virkistysalueiden pinta-alaa vastaavasti kasvattaa, vaikka tällöin jouduttaisiinkin tinkimään uusien rantatonttien määrästä.

## 6 Lähteet

### **Painetut julkaisut**

ARK Oy Kahri & Co. Nyman, Virve. 2005. Antilan rakennusinventointi.

Bonn, Christine. 1997. Maankohoaminen Merenkurkussa, Merenkurkun rannikon pilottilhanke. Pohjanmaan liitto, Ympäristöministeriö. Vaasa.

Byholm, Patrik. 2004. Ehdotetun vapaa-ajanasuntomessualueen luontoinventointi Alesundet-Antilassa kesällä 2004.

Korsholm kommun - Mustasaaren kunta, Kaavoitusosasto. Kaavoituskatsaus 2006.

Sähköisenä osoitteessa:

[www.korsholm.fi/medialibrary/data/Textdel-%7Bnr7ve-wozyd-bhfbk%7D.pdf#search=%22mustasaaren%20kaavoituskatsaus%22](http://www.korsholm.fi/medialibrary/data/Textdel-%7Bnr7ve-wozyd-bhfbk%7D.pdf#search=%22mustasaaren%20kaavoituskatsaus%22)  
[Viitattu 24.8.2006]

Liljedal, Bo-Erik. 1996. Landhöjningens inverkan på strandgeneralplaneringen i Närpes. Lärdomsprov för ingenjörsexamen (yh). Vasa Tekniska yrkeshögskola, Lantmäteriteknik.

Löfgren, Kaj-Erik (toim.). 2006. Käyntisatamat 2006. Jyväskylä.

Natur och miljö r.f. Degerlund, Maria (toim.). Muddra mindre med mera hänsyn! Konsekvenser av muddring i grunda havsområden. Vasa.

Pidä saaristo siistinä ry. 2002. Matkalla viihtyisäksi satamaksi – opas satamanpitäjälle. Turku.

Rauma, Pernilla & Nyström, Liselott. 2004. Småbåtshamnar i historien – Historian pienvenesatamia. Center för lokal utveckling, Fortbildningscentralen, Åbo Akademi, Vasa.

Sekä projektin internetsivut, jotka saatavilla:

[www.vasa.abo.fi/luc/hamnarna/main.htm](http://www.vasa.abo.fi/luc/hamnarna/main.htm) [Viitattu 23.8.2006]

Suomen ympäristökeskus, Karjaanjoki LIFE, Suomen maarakentajien keskusliitto ry. Hoida ja kunnosta kotirantaasi -esite.

Ympäristöministeriö. 2004. Sedimenttien ruoppaus- ja läjitysohje 19.5.2004. Helsinki.

Ympäristöopas 117

Sähköisenä saatavilla: [www.ymparisto.fi/julkaisut](http://www.ymparisto.fi/julkaisut) [Viitattu 23.8.2006]

Österbottens förbund. 2001. Maratimt arv i Österbotten. Vasa.

### **Kaavat**

Pohjanmaan liitto. Pohjanmaan maakuntakaava, ehdotus 12.12.2005.

Pohjanmaan liitto. Vaasan rannikkoseudun seutukaava, tilanne 11.4.1995. 1996.

#### Rantayleiskaavat:

Korsholm: Strandgeneralplan over Replot-Björköby skärgård 1998.  
Korsnäs: Strandgeneralplan 1999.  
Korsnäs: Delgeneralplan för Harrström byacentrum 2004.  
Kristiinankaupunki: Rantayleiskaava 2000.  
Maxmo: Strandgeneralplan 1984.  
Maalahti: Meriläheisen asumisen osayleiskaava 2004.  
Närpiö: Rantayleiskaava 1998.  
Närpiö: Nämpnäs delgeneralplan 2004. Revidering och utvidgning av delgeneralplan för Nämpnäs bycentrum 2004-2030  
Oravaisten kunta ja Uudenkaarlepyyn kaupunki: Rantaosayleiskaava merenläheisille kylille, kaavaluonnos. 26.1.2006. (Sigma konsultit)

#### Asemakaavat:

Korsholm: Stranddetaljplane ändring för Røjören 2005.  
Kristiinankaupunki: Loma-asuntomessualueen kaavaluonnos 11.8.2005. (ARK Oy Kahri & Co)  
Vöyri: Hällnäsän ranta-alueen asemakaava 2001.  
Vöyri: Asemakaavamuutos koskien osaa Hällnäsän ranta-alueesta Kaitsorin kylässä 2004.

#### Elektroniset lähteet

Majuri, Hannu. 2003. Ruoppaushankkeiden ympäristöohjeita 27.12.2003.  
Saatavilla:  
[personal.inet.fi/koti/hannu2.majuri/ruoppauslopullinen.pdf#search=%22Ruoppaushankkeiden%20ymp%C3%A4rist%C3%B6hjeita%22](http://personal.inet.fi/koti/hannu2.majuri/ruoppauslopullinen.pdf#search=%22Ruoppaushankkeiden%20ymp%C3%A4rist%C3%B6hjeita%22) [Viitattu 25.8.2006]

Kvarkens naturguide – Luontoretkeily Merenkurkkuun. Toim. Anders Enetjärn, Lise-Lotte Molander.  
Saatavilla: [www.kvarkenguide.org](http://www.kvarkenguide.org) [Viitattu 23.8.2006]

Pidä saaristo siistinä ry:n internetsivut.  
Saatavilla: [www.pidasaaristosiistina.fi](http://www.pidasaaristosiistina.fi) [Viitattu 25.8.2006]

Saaristo Luotsi 2006. Pohjalaisen verkkopalvelu.  
[www.pohjalainen.fi/php/luotsi2006](http://www.pohjalainen.fi/php/luotsi2006) [Viitattu 23.8.2006]

Valtion ympäristöhallinnon verkkopalvelu. Saatavilla: [www.ymparisto.fi](http://www.ymparisto.fi)  
Asiaa ruoppauksesta: [www.ymparisto.fi/default.asp?node=599&lan=fi](http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=599&lan=fi) [Viitattu 25.8.2006]

Vasek – Vaasan seudun kehitys Oy.  
Sähköiset sivut saatavilla: [www.vaasanseudunkehitys.fi](http://www.vaasanseudunkehitys.fi) [Viitattu 25.8.2006]

Vasek – Vaasan seudun kehitys Oy. Vuosikertomus 2005.  
Sähköisenä saatavilla: [www.vaasanseudunkehitys.fi/\\_FileRoot/442082.pdf](http://www.vaasanseudunkehitys.fi/_FileRoot/442082.pdf) [Viitattu 25.8.2006]



# 7 Liitteet

## 7.1 Satamaluokitus

**Viralliset satamaluokat Käyntisatamat 2006 -julkaisun mukaan.**

### **Kotisatama**

Veneilijät omistavat venepaikat tai vuokraavat ne. Satama on joko kunnallinen, kaupallinen tai kerhon hoitama satama, jossa pääasiallisesti säilytetään veneitä. Ei karttamerkkiä.

### **Käyntisatama**

Satama, jossa voi käydä kaupassa ja muilla asioilla, huoltaa veneen, levätä tai yöpyä.

### **Vierassatama**

Varustukseltaan monipuolinen ja korkeatasoinen satama. Palveluihin kuuluu juomavesi, elintarvikemyynti, polttoainejakelu, talousjätteen vastaanotto, käymälä, suihku tai sauna sekä puhelin. Satamassa on vähintään 10 vieraspaikkaa.

### **Palvelusatama**

Etupäässä elintarvike, vesi ja polttoainetäydennyksiä varten. Satamassa voi olla yöpymiseen tarkoitettuja vieraspaikkoja.

### **Vieraslaituri**

Kyläsatama tai muu piensatama, joka palvelee pääasiassa kalastusta tai saariston yhteysalusliikennettä. Valtion, kunnan, yhteisön tai yksityisen omistama laituri, joka on yleisessä käytössä. Satamassa voi olla myös yöpymiseen tarkoitettuja vieraspaikkoja.

### **Retkisatama**

Pääasiassa kunnan, yhdistyksen tai muun yhteisön virkistyskäyttöön varattu ja yleiseen käyttöön otettu satama luonnonvaraisella alueella. Soveltuu yöpymiseen ja virkistäytymiseen.

### **Turvasatama**

Satama, josta voidaan hakea suojaa, saada ensiapua tai apua veneen korjaukseen. Karttamerkintänä ankkuri ympyrän sisällä tai sataman oma karttamerkki.

### **Suojasatama**

Satama, jota voidaan käyttää kun matkan jatkaminen ei enää ole järkevää merenkäynnin, väsymyksen, pahoinvoinnin tms. vuoksi. Suojasatamia ovat esim. luotsiasemat, merivartioasemat, kylät ja merkityt suojasatamat.

### **Hätäsatama**

Satama, jota saadaan käyttää vain hätätilanteissa (esim. puolustuslaitoksen satama tai teollisuussatama).

## KUVAILULEHTI

<i>Julkaisija</i>	Länsi-Suomen ympäristökeskus	<i>Julkaisuaika</i> huhtikuu 2007
<i>Tekijä(t)</i>	Veera Hakala	
<i>Julkaisun nimi</i>	Rannikon pienvenesatamien kartoitus ja maisemallinen tarkastelu	
<i>Julkaisusarjan nimi ja numero</i>	Länsi-Suomen ympäristökeskuksen raportteja 3/2007	
<i>Julkaisun teema</i>		
<i>Julkaisun osat/ muut saman projektin tuottamat julkaisut</i>		
<i>Tiivistelmä</i>	<p>Merenkurkun maankohoamissaaristo hyväksyttiin heinäkuussa 2006 Unescon maailman luonnonperintöluetteloon. Merenkurkun saaristo ja rannikko ovat erinomainen esimerkki siitä, miten maankohoaminen muovaa maisemaa. Koko Pohjanmaan rannikko on pääpiirteissään hyvin matalaa ja loivaa, minkä lisäksi rannat mataloituvat entisestään maankohoamisen vaikutuksesta. Maankohoamisen vaikutuksia ovat myös matalien lahtien umpeenkasvu sekä rantaviivan siirtyminen uuden vesijättömaan syntymisen myötä.</p> <p>Rantojen pitkään jatkunut rakentaminen on vaikuttanut monin tavoin maisemaan. Tässä tarkastelussa käsiteltäviä rantarakentamisen keskeisimpiä muotoja ovat rantojen pientalorakentaminen ja pienvenesatamat, jotka liittyvät läheisesti toisiinsa. Matala rannikko, maankohoaminen ja rantarakentaminen yhdessä tuottavat jatkuvan tarpeen rannan muokkaukselle ja ruoppauksille. Myös rantarakentamisen lisääntyminen kasvattaa osaltaan paineita rannan käytölle. Ruoppaaminen aiheuttaa ympäristöhaittoja, kuten vesien samentumista ja rehevöitymistä sekä maisemallisia haittoja. Maankohoamisrannikon maiseman ja luonnon säilymisen kannalta on olennaista, että virkistyskäytön ja veneilyn tarpeet voidaan tyydyttää ympäristöä mahdollisimman vähän muuttaen.</p> <p>Raporttiin on koottu tiedot rannikon pienvenesatamien kartoituksesta sekä maisemalliseen tarkasteluun perustuvia esimerkkejä erilaisten venesatamien suunnittelusta. Selvityksen tarkastelualue ulottuu Kristiinankaupungista Kokkolaan. Alueen pienvenesatamat on kartoitettu ympäristöhallinnon Hertta-paikkatietojärjestelmään Vesistötyöt-tietokantaan. Kartoitus on toteutettu kesällä 2006 pääosin rantayleiskaavojen perusteella, mutta työssä on hyödynnetty myös muita kirjallisia lähteitä ja maastohavaintoja. Pienvenesatamien kartoitus on kuitenkin toistaiseksi vaillinainen ja työtä täytyy jatkaa edelleen.</p> <p>Raportin tavoite on antaa yleispiirteinen kuva Länsi-Suomen ympäristökeskuksen rannikkoalueen maankäytöstä nyt ja lähitulevaisuudessa, sekä esittää havainnollisesti pienvenesatamien yleisiä suunnitteluperiaatteita. Selvitystä voidaan hyödyntää ranta-alueiden suunnittelussa ja rakentamisessa.</p>	
<i>Asiasanat</i>	pienvenesatama, maisema, maankäyttö, rannikko, ruoppaus, maankohoaminen	
<i>Rahoittaja/ toimeksiantaja</i>		
	ISBN 952-978-952-11-2631-4 (nid.)	ISBN 952-978-952-11-2632-1 (PDF)
	<i>Sivuja</i> 35	<i>Kieli</i> suomi
	<i>ISSN</i> 1796-1912 (pain.)	<i>ISSN</i> 1796-1920 (verkkoj.)
	<i>Luottamuksellisuus</i> Julkinen	<i>Hinta (sis. alv 8 %)</i> 11 e
<i>Julkaisun myynti/ jakaja</i>	Länsi-Suomen ympäristökeskus, Koulukatu 19/PL262, 65101 Vaasa, puh. 020 490 5257, neuvonta.lsu@ymparisto.fi, www.ymparisto.fi/lsu/julkaisu	
<i>Julkaisun kustantaja</i>		
<i>Painopaikka ja -aika</i>	Multiprint Oy, Vaasa 2007	

## PRESENTATIONSBLAD

<i>Utgivare</i>	Västra Finlands miljöcentral	<i>Datum</i>	April 2007
<i>Författare</i>	Veera Hakala		
<i>Publikationens titel</i>	Rannikon pienvenesatamien kartoitus ja maisemallinen tarkastelu (Kartläggning av och granskning av landskapet i småbåtshamnarna längs kusten)		
<i>Publikationsserie</i>	Västra Finlands miljöcentrals rapporter 3/2007		
<i>Publikationens tema</i>			
<i>Publikationens delar/ andra publikationer inom samma projekt</i>			
<i>Sammandrag</i>	<p>I juli 2006 godkändes Kvarkens landhöjningskust till Unescos förteckning över världs naturarv. Kvarkens skärgård och kust utgör ett ypperligt exempel på hur landhöjningen formar landskapet. Hela den österbottniska kusten är i huvuddrag mycket grund och flack, varför stränderna grundas upp ytterligare som en följd av landhöjningen. Landhöjningen gör också att grunda vikar växer igen och att strandlinjen flyttas allteftersom det bildas ny mark.</p> <p>Byggandet som länge har pågått längs stränderna påverkar landskapet på många olika sätt. I denna granskning behandlas strandbyggandets viktigaste varianter, såsom småhusbyggande och småbåtshamnar, vilka hör nära ihop med varandra. Den grunda kusten, landhöjningen och strandbyggandet tillsammans skapar ett kontinuerligt behov av att bearbeta och muddra stranden. Mera strandbyggande ökar också trycket på att använda stranden. Muddring medför olägenheter för miljön, såsom vattengrumling, övergödning och landskapsskador. När det gäller att bevara landhöjningskustens landskap och natur är det viktigt att rekreatians användningens och båtlivets behov kan tillfredsställas på ett sätt som ändrar miljön så lite som möjligt.</p> <p>I rapporten finns samlad information om kartläggningen av småbåtshamnarna längs kusten. Dessutom ges exempel på planeringen av olika småbåtshamnar, vilka baserar sig på landskapsgranskningen. Området som har granskats i utredningen sträcker sig från Kristinestad till Karleby. Områdets småbåtshamnar har kartlagts i databasen över vattendragsarbeten som finns i miljöförvaltningens geografiska datasystem Hertta. Kartläggningen utfördes sommaren 2006 huvudsakligen på basis av strandgeneralplanerna, men även andra skriftliga källor och fältobservationer har utnyttjats i arbetet. Tillsvidare är kartläggningen av småbåtshamnar dock ofullständig och arbetet fortsätter.</p> <p>Syftet med rapporten är att ge en översikt över områdesanvändningen längs Västra Finlands miljöcentrals kustområde nu och i framtiden samt att åskådligt framföra de allmänna principerna för planeringen av småbåtshamnar. Utredningen kan utnyttjas i planeringen och byggandet av strandområden.</p>		
<i>Nyckelord</i>	småbåtshamn, landskap, områdesanvändning, kust, muddring, landhöjning		
<i>Finansiär/ uppdragsgivare</i>			
	ISBN 952-978-952-11-2631-4 (hft.)	ISBN 952-978-952-11-2632-1 (PDF)	ISSN 1796-1912 (print) 1796-1920 (online)
	<i>Sidantal</i> 35	<i>Språk</i> finska	<i>Offentlighet</i> offentlig <i>Pris (inneh. moms 8 %)</i> 11 e
<i>Beställningar/ distribution</i>	Västra Finlands miljöcentral, Skolhusgatan 19/PB 262, 65101 Vaasa, tfn 020 490 5257, neuvonta.lsu@ymparisto.fi, www.ymparisto.fi/lsu/julkaisu		
<i>Förläggare</i>			
<i>Tryckeri/ tryckningsort och -år</i>	Multiprint Oy, Vasa 2007		